

## К ИСТОРИИ МЕХАНИЧЕСКОГО ЗАВОДА «УРАЛЕЦ»

*После победы в Великой Отечественной войне намеченный курс индустриализации страны потребовал роста добычи разных металлов, а это, в свою очередь, повлекло за собой развитие машиностроительного производства. Наиболее сложной и ответственной продукцией в 1954 году стали автобусы на шасси ГАЗ-51, которые распределялись по различным приисковым управлениям Урала и Сибири. Эти автобусы изготавливались поточным способом, хотя и в небольшом количестве до 1980 года на механическом заводе «Уралец».*

*Ключевые слова: золотодобыча, автобус «Уралец», кислородные станции, Авроринские прииски.*

S.I. Pudovkin, A.S. Pudovkina  
Nizhny Tagil

## ON THE HISTORY OF MECHANICAL PLANT "URALETS"

*Abstract: after the victory in the Great Patriotic War, the intended course of industrialization demanded growth of the production of various metals. All this, in turn, led to the development of machine-building production. The most complex and important products in 1954 were buses on chassis GAZ-51, which were distributed on different mine offices of the Urals and Siberia. These buses were manufactured in-line manner, although in small numbers, until 1980 at the mechanical plant "Uralets."*

*Keywords: gold mining, the bus "Uralets" oxygen stations, Avrorinskie mines.*

В 40 километрах от Нижнего Тагила в первой половине XIX в. были обнаружены богатые россыпные месторождения платины. Как утверждают геологи, эти россыпи образовались вследствие разрушения горы Соловьёвой, в горных массивах которой и сейчас находятся гнезда рудной платины. При разрушении горных пород горы, состоящей в основном из дунитов, платиновые россыпи заполнили поймы близлежащих рек и русла логов. Месторождения платины были открыты в 1825 г.

Платиновые месторождения начали разрабатываться жителями близлежащих поселков – старателями, применявшими для добычи платины примитивные орудия: кайло, лопату и ручные тачки. Позднее в этом районе стали строиться паровые драги, с глубиной черпания до трех метров. В дальнейшем, вместо мелких старательских шахт стали закладывать более капитальные шахты. После закрытия металлургического завода в поселке Висим, рабочие-металлурги становились старателями. В местах, где проводились более интенсивные работы по добыче платины стали образовываться поселения. У речки Мартьян в 1837 г.

возник прииск Авроринский (ныне поселок Уралец), а в 1870 г. – прииск Варламиха (ныне поселок Первомайский).

После победы Октябрьской социалистической революции, намеченный курс индустриализации страны потребовал роста добычи разных металлов, в том числе повысился спрос на платину и золото. Начиная с 1924 г. платиновые прииски начинают свою вторую жизнь. Они были объединены и переименованы в прииск «Красный Урал». Прииск обзавелся собственной инфраструктурой: строился и расширялся рабочий поселок, в 1924 – 1925 гг. для развития района было окончено строительство линии высоковольтной электропередачи на 35 квт., идущей из Нижнего Тагила. В это время так же началось строительство крупных электрических драг, с глубиной черпания до 15 м. Было построено и пущено четыре драги.

Металлические конструкции драг изготавливались на Ленинградских заводах, а оборудование импортировалось из США. Кроме драг была построена обогатительная фабрика, лесопильный цех, а для ремонта оборудования паровых и электрических драг на прииске Варламиха была построена механическая мастерская с паровым двигателем и генератором постоянного тока. В 1932 г. для расширения ремонтной базы золотоплатиновых приисков на территории поселка Уралец был построен новый механоремонтный участок в составе механического, кузнечнопрессового, деревообрабатывающего - лесопильного цехов. Позднее, в сороковых годах, шло дальнейшее расширение приисков. На механоремонтном участке были построены литейный цех, гараж, здание заводоуправления.

В годы Великой Отечественной войны литейный и механический цеха были приспособлены к выпуску гранат марки Ф-1 - знаменитых «лимонок» и корпусов 82-мм мин. Одновременно выполнялись ремонтные работы для бесперебойной работы драг и гидравлических установок.

С 1923 по 1939 г. предприятие именовалось: «Нижнетагильские золотоплатиновые прииски», а с 1939 г. – «Кировский прииск». Ликвидация прииска была вызвана тем, что разрабатываемые дражные и гидравлические полигоны были к 1953 г., в основном, выработаны. В 1953 г. Кировский прииск был ликвидирован, а оставшаяся ремонтная база была подчинена Невьянскому прииску треста «Уралзолото».

Учитывая наличие местных кадров машиностроителей из числа бывших рабочих ремонтных мастерских, а так же общий резерв рабочей силы (Кировский прииск имел свыше 2000 чел. работающих) Кировские механические мастерские были переданы в подчинение треста «Золототранс» Управления Главзолото Министерства цветной металлургии. Это было не лучшее время для предприятия: отсутствие квалифицированных кадров, обветшалые и изношенные до предела здания и оборудование. Все это не позволяло сконцентрироваться на определенной специа-

лизации – в КММ брались за любые заказы треста. В основном, они сводились к изготовлению запасных частей для грузовиков ГАЗ, ЗИС и МАЗ: это бортовые и самосвальные кузова, тормозные барабаны, гильзы блоков и т.д. Но наиболее сложной и ответственной продукцией в 1954 г. стали автобусы капотного типа на шасси ГАЗ-51, которые распределялись по различным приисковым управлениям Урала и Сибири. Эти автобусы с кузовом на деревянном каркасе не имели никакого обозначения, однако достаточно сильно отличались от ПАЗ-651 своей простотой – освоение их производства проходило в спешке, без достаточно отработанной технологии и в отсутствие полной технической документации. Несмотря на это, эти автобусы изготавливались поточным способом, хотя и в небольшом количестве: пик ежегодного производства составлял не более 130 штук. Этот автобус продержался в производственной программе предприятия больше 10 лет.

За период 1954 – 1956 гг. Кировские механические мастерские выпустили значительное количество автозапчастей для автомобильного парка Главзолото, в том числе: автобусные кузова на автошасси ГАЗ-51 - 115 шт; автополуприцеп-фургон 6,5 тонный с автосцепкой - 90 шт; автоприцеп двухосный 4-х тонный - 110 шт; автоприцеп - бензовоз АПР-2 - 7 шт; кузов бортовой для грузовиков ЗиС-5, ЗиС-150 и ЗиЛ-157 - 53 шт; кузов самосвальный МАЗ-205, ЗиЛ-585 - 25 шт.; автозапчастей к автомашинам ЗиС-150, ЗиС-5 (картер коробки передач, сцепления, тормозной барабан, корпус водяного насоса) - 2315 шт; автозапчастей к автомашине МАЗ-205, ЗиС-150, ЗиС-5 и ГАЗ-51; поршня МАЗ-205, гильзы цилиндров МАЗ-205, ЗиС-150, ЗиС-5 и ГАЗ-51- 16400 шт. Выпускались и другие запчасти по требованию.

В 1957 г., в связи с образованием областных советов народного хозяйства, Кировские механические мастерские были переданы в распоряжение Свердловского совнархоза, в подчинение его управлению автомобильного транспорта. В 1959 г. приказом по Свердловскому совнархозу механические мастерские были переименованы в автомобильно-агрегатный завод, а в 1963 г. в механический завод «Уралец». В этот период (1954 – 1965 гг.) директором завода был Алексей Сергеевич Лабышев. В августе 1961 г. завод получил крупный военный заказ на производство кунгов на шасси ЗиЛ-157 и специальных кузовов на шасси МАЗ-200 для газодобывающих станций АДС-50 и АКДС-70. Военные предъявляли к этой продукции очень жесткие требования по качеству и срокам изготовления, поэтому благодаря этому заказу предприятию удалось значительно обновить свой станочный парк и набрать на работу квалифицированных специалистов, что положительно сказалось на статусе самого завода. Для освоения продукции на завод была послана команда рабочих и технологов с других специализированных предприятий. Комплекты АДС были освоены производством и сданы в самые кратчайшие сроки – первая партия была принята заказчиком уже в октябре 1961 г.

Парторг завода Василий Федорович Курочкин вспоминает: «Наш завод опекал и курировал директор «Уралвагонзавода» Иван Васильевич Окунев. Дело в том, что сами станции производились на криогенном производстве УВЗ, а мы, как поставщики шасси, были встроены в кооперацию этого предприятия – гиганта. Ну, а поскольку «Уралвагонзавод» являлся сдатчиком конечной продукции, то и ответственность за сроки сдачи продукции была на нем, хотя, как раз сроки сдачи в немалой степени зависели от наших поставок шасси – поэтому понятно повышенное внимание Окунева к нашему заводу. В его очередной приезд я и главный технолог предприятия доложили ему о том, что производство АДС может остановиться из-за отсутствия алюминиевых заклепок. Ни слова не говоря, Окунев взял телефон и начал звонить на авиационный завод в Куйбышев: «Как в 41-ом война стучится в нашу дверь! Срочно нужны заклепки таких-то сортов. За ними я высылаю к вам наш заводской самолет». В виду большого перенапряжения, с разрешения Ивана Васильевича я лег поспать. Проспал часов десять. Проснулся от какого-то шума. Выглянул в окно и вижу – с грузовиков разгружаются ящики с этими самыми заклепками. Полученных запасов нам хватило до самого конца производства газодобывающих станций».

За освоение и изготовление оборонной продукции Президиум Верховного Совета СССР наградил орденами и медалями целый ряд работников завода «Уралец». Ордена Трудового Красного знамени были удостоены фрезеровщик Маслеев С.К. и токарь Карякин Н.Е.; орденом «Знак Почета» были награждены слесарь Пономарев В.И. и директор завода (1968 – 1975 гг.) Салахов А.Г.; орден «Трудовой славы III степени» получили Петров В.В. (бригадир слесарей), Кивокурцев Г.А. (слесарь); медаль «За трудовую доблесть» была вручена мастеру участка Степанову А.В. и шоферу Зорину С.М.; а медалью «За трудовое отличие» - слесаря Подеарайнов В.В. и Порошин В.Н., а так же маляр Русакова Н.И. В 1956 – 1975 гг. «Уральцем» было выпущено 449 цельнометаллических кузовов на шасси МАЗ-205 для азотодобывающей станции АДС-50 для зенитно-ракетных комплексов ПВО «Шексна», «Двина», «Десна» и «Чусовая», 198 вспомогательных машин к кислорододобывающей станции АКДС-70 (Получение кислорода и азота в АКДС-70 основано на способе глубокого охлаждения, сжижения и разделения воздуха на основные составные части - кислород и азот. Азот и кислород могут вырабатываться как по отдельности, так и одновременно, причём и в жидком виде, и в газообразном), 1277 штук металлических шкафов специального назначения для машины А-35 5Н-11 (заказ п/я 79). Выпускались форсуночные подогреватели для танков Т-55 и Т-62 (изделия Сб.3 – 20185шт. и Сб.6 – 11932шт.). В этой суматохе в связи со срочностью «оборонных» заказов производство автобусов отошло на второй план – объемы выпуска снизились до 50 – 60 штук в год. Но, несмотря на это, продолжались работы по подготовке к производству нового автобуса ва-

гонного типа. Но эта затея воплотилась лишь в нескольких опытных экземплярах, похожих как две капли воды на РАФ-251. В этот же период времени завод продолжал выпускать запчасти к автомобилям.

Кроме того, в период с 1956 по 1975-й гг. были освоены изготовлением новые изделия: комплект шоферского инструмента для автомобилей МАЗ-250 (выпущено 15511 комплектов); автопоилка ПА-1 (313000шт.); чугунные рамы для товарных весов (1671шт.). Был осуществлен капитальный ремонт автомобильных агрегатов МАЗ-205 и ЗиС-150 (454 комплекта) и двигателей ЯАЗ-204, ЯАЗ-206, ЗиЛ-120 (700 шт.). Было выпущено 4969 чертежных комбайна. С 1963 г. механический завод «Уралец» передавался из управления автомобильного транспорта в управление точного машиностроения, а затем в управление общего машиностроения. В 1965 г. расформировали совнархозы - снова наступили «смутные времена», и завод лишился своего основного заказчика - Министерства обороны.

На тот момент на заводской площадке остались не востребуемыми 40 шасси для азотодобывающих станций. Завод в качестве утешения получил разрешение переоборудовать их под автобусы, в которых остро нуждалось народное хозяйство. И снова встал вопрос о специализации предприятия и его ведомственной принадлежности. Выполнение заказов для отдельных трестов и управлений привело к тому, что завод оказался ничейным. Тут-то и появились чиновники из Минкультуры, которые вывели о незанятом заводе. 22 декабря 1965 г. Совет Министров РСФСР распоряжением №4866-2 разрешил Среднеуральскому Совнархозу передать механический завод «Уралец» в ведение Министерства Культуры РСФСР.

В подчинении промышленного объединения «Роскульттехника» (позднее в ведении треста «Роскультпромсбыт») Министерства культуры завод «Уралец» стал специализироваться на выпуске аттракционов. В этом ведомстве завод представлял видную величину среди других предприятий. Директором завода стал Михаил Алексеевич Штыков (1965 – 1968 гг.). Руководству «Уральца» были созданы наиболее благоприятные, комфортные условия в выборе продукции, которую бы они хотели осваивать. На заводе решили, что продолжат выпускать автобусы, теперь для «культурных» целей. В министерстве против этого не возражали, хотя в его системе уже был Краснодарский завод по производству спецавтотранспорта. В лучшие годы завод производил до 1200 автобусов в год, четверть из которых переоборудовались в автоклубы. Заводом был разработан автобус собственной конструкции – «Уралец-66».

Первые работы по проектированию нового автобуса, который должен был прийти на смену автобусу капотного типа, начались в начале 1966 г. Перед конструкторами стояла четкая задача – создать автобус на шасси ГАЗ-51А с цельнометаллическим кузовом вагонного типа. Поскольку опыт в создании таких автобусов имелся, на заводе справились

с заданием достаточно быстро: к декабрю изготовили несколько опытных образцов нового спецавтобуса «Уралец-66». Главное внешнее отличие этих автобусов от своих серийных собратьев заключалось в наличии цельного ветрового стекла. Серийно эти автобусы начали изготавливать с 1967 г. Они предназначались для перевозки театральных бригад во время гастролей и имели стандартный пассажирский салон. В этом же году на базе автобуса был разработан автоклуб, в комплект которого входили: радиоприемник, громкоговоритель, киноустановка. Все автоклубы оборудовались автономной бензоэлектростанцией.

В первые годы производства стало ясно, что автобус «Уралец» по своим характеристикам ничем не отличается от однотипного автобуса «Кубань», выпуск которых рос с каждым годом, что называется, семимильными шагами. И с расширением краснодарского завода встал вопрос о переориентации «Уральца» на выпуск автобусов в северном исполнении. Это было логичным шагом, так как география распространения автобусов и автоклубов этой марки покрывала в основном районы Урала, Сибири и Дальнего Востока в то время, как автобусы «Кубань» распространялись в основном в европейской части СССР, где климат значительно мягче. Так была выбрана своя ниша в производстве спецавтотранспорта. Первые опытные образцы северных «Уральцев» появились в конце 1960-х гг. - модели 66С и 70С. Их отличительной особенностью стало двойное остекление без форточек, утеплитель между наружными и внутренними стенками кузова и более эффективная система отопления салона. Эти модели с начала 1970-х гг. начали выпускать серийно.

За всё время производства автобусов и автоклубов марки «Уралец-66» они неоднократно модернизировались и внешний облик кузова постоянно менялся, зачастую без отражения в наименовании модели. Лишь в первой половине 70-х гг. XX в. после очередного обновления автобусы получили индекс «Уралец-66АС». «Уралец-70С» имел кузов нового дизайна с гнутыми лобовыми стеклами. Он продержался в производственной программе предприятия недолго – за все время было сделано не более 500 экземпляров. Директором завода в это время был А.Я.Ялунин (1976 – 1979 гг.). Производство автобусов на заводе продолжалось до 1979 г., когда из Министерства поступила директива о проведении государственных испытаний в НАМИ. Присланный на полигон серийный автобус «Уралец» не был допущен к испытаниям: придрались к отсутствию двухконтурной системы торможения, которая по ГОСТу стала обязательна для всех автобусов со второй половины 70-х гг. Таким образом, судьба дальнейшего выпуска «Уральцев» была решена – их сняли с производства по настоянию Минавтопрома. По сути, прекращение выпуска автобусов означало полное сворачивание производства спецавтотранспорта - завод полностью перешел на выпуск аттракционов.

С 1965 г. завод выпускал библиотечные стеллажи (6000 шт. в год); сценическое оборудование на сумму до 200 тыс. руб. в год; аттракционы

«Светофор» (16 компл. в год); «Иллюзион» (32 компл. в год); «Передвижной комплект аттракционов» (30 в год); «Городок ГАИ» (1 компл. в год). Кроме того для детей заводом выпускались педальные автомобили (1000 шт в год) и автомобили «Пионер» (по 100 шт. в год).

В 1981 г. был разработан проект реконструкции механического завода. Над проектом работало Калужское отделение Московского института комплексного развития и специализации промышленности. Затраты на реконструкцию по плану составляли 2929 тыс. руб., при этом планировался выпуск изделия после реконструкции на сумму 7500 тыс. руб. в год. В течение 1983 г. механический завод «Уралец» по плану производства новой техники должен был освоить новые аттракционы «Карусель», «Детская автодорога» и «Детская железная дорога», с тем, чтобы в 1984 г. приступить к их серийному выпуску.

Однако Советом Министров РСФСР и Госстроем СССР проект реконструкции долго не утверждался, а когда, наконец, он был утвержден, начавшаяся «Перестройка» не позволила свершиться задуманному. В этот период заводом руководили С.С.Курочкин (1979 – 1985 гг.) и В.М.Зяблов (1985 – 1997 гг.). Завод обеспечивал жизнь поселка Уралец, стоящего на самой границе Европы и Азии. За счет него строилось благоустроенное жилье, возводились объекты социальной сферы. Особенно сильно изменился внешний вид поселка в 1960 – 1970-х гг.

В это время были возведены благоустроенные 3-х и 5-и этажные дома, школа, очистные сооружения, реконструирован памятник на границе Европы и Азии и асфальтирована дорога до него. Композиция стелы «Европа-Азия» была посвящена групповому полету трех космических кораблей: «Союз-6» (космонавты Шонин Г. и Кубасов В.), «Союз-7» (космонавты Филиппченко А., Волков В., Горбатко В.) и «Союз-8» (космонавты Шаталов В., Елисеев А.), при котором была произведена стыковка двух кораблей («Союз-7» и «Союз-8»). Полет состоялся в октябре 1969 г. Ныне, к сожалению, стела утратила этот символизм. После развала Советского Союза предприятие попало под контроль Нижнетагильского металлургического комбината, став дочерним предприятием. В это непростое время предприятием руководили А.Г.Родионов (1997 – 2001 гг.) и А.А.Степанов (с 2001 г.). Однако «Уралец» не выдержал испытаний рынком. Не успев провести модернизацию, и не сумев приспособиться к новым реалиям экономики России, завод превратился в банкрота.

Вместе с заводом начал умирать и поселок. В 2006 г. было ликвидировано второе «градообразующее» предприятие поселка Уралец – Соловьевогорский дунитовый карьер, до этого снабжавший НТМК огнеупорным сырьем. Вместе с ним был разобран на металлолом и последний участок узкоколейной железной дороги, построенной еще в XIX в. Сейчас на заводе «Уралец» занимаются в основном розливом популярной природной воды «Белогорье».